REUNIÓN ORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. 05-01
28 de enero de 2005

La primera sesión ordinaria del año 2005 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se celebró a los veintiocho días del mes de enero en el salón de conferencias del Edificio de la Administración, localizado en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:
DIRECTOR RICAURTE VÁSQUEZ M.
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA
DIRECTOR ELOY ALFARO
DIRECTOR ANTONIO DOMÍNGUEZ A.
DIRECTOR MARIO J. GALINDO H.
DIRECTOR EDUARDO QUIRÓS
DIRECTOR GUILLERMO E. QUIJANO, JR.
DIRECTOR ALFREDO RAMÍREZ, JR.
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.

Los oficiales administrativos:
ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, Administrador
MANUEL BENÍTEZ, Subadministrador Interino
DIÓGENES DE LA ROSA, Secretario
VÍCTOR DIAMOND, Fiscalizador General

Otros funcionarios:
JORGE QUIJANO, Director de Operaciones Marítimas
AGUSTÍN ARIAS, Director de Ingeniería y Proyectos
JOSÉ BARRIOS NG, Director de Finanzas
ÁLVARO CABAL, Oficina del Asesor Jurídico
RODOLFO SABONGE, Director de Planificación Corporativa y Mercadeo
ROSSANA CALVOSA DE FÁBREGA, Asistente del Secretario para Asuntos Jurídicos
GUADALUPE GORGAS, Asistente interina del Secretario para Asuntos de la Junta Directiva

La reunión se inició a las 8:15 a.m. luego de comprobarse por Secretaría la existencia del quórum reglamentario. El PRESIDENTE manifestó que tendría que retirarse de la sesión antes de que terminara por lo que solicitó se modificara el Orden del Día, adelantándose los temas que requerían de una aprobación por parte del pleno. Se aprobó el Orden del Día modificado.

Ítem 2: Consideración del Acta de la reunión ordinaria No. 04-11de 16 de diciembre de 2004.

El acta en consideración fue aprobada.

Ítem 3: Informe del Comité Encargado de la Conducción de la Consulta y Audiencia Pública.

El director DOMÍNGUEZ, presidente del Comité, rindió el informe señalando que se había trabajado con la administración, redactándose un documento que resume los antecedentes, sucesos, comentarios y recomendaciones recibidos durante la Audiencia. Indicó que luego de tratar todos los temas y de analizar todos los aspectos esgrimidos durante la Audiencia, se llegó a la conclusión de recomendar a la Directiva la reconsideración de dos puntos específicos, los que fueron consensuados con la administración.

En primer lugar, se recomienda posponer la entrada en vigencia de la implementación de los aumentos de las etapas 2 y 3, de enero a mayo y como segunda recomendación, considerar la solicitud sobre la tarifa a los barcos porta contenedores que vengan en lastre.

Señaló el director DOMÍNGUEZ que se debe ser enfático en el anuncio de que esta audiencia se llevó cabo solamente para el segmento de portacontendores y para aquellos buques que llevan carga contenerizada sobre cubierta, sin que se cobrara el precio justo por esto. Reiteró que esta propuesta no modificaba otros segmentos.

El ADMINISTRADOR ilustró al pleno sobre el hecho de que posponer la fecha de implementación del cargo cuatro meses en dos ocasiones, de enero a mayo, produce un impacto de $30 millones. Destacó además que la industria naviera ha querido dar la impresión de que el Canal no tiene argumentos suficientemente sólidos para implementar las tarifas de $42, $48 y $54 y han solicitado que la tarifa sea fijada en $40 para todos los barcos con carga sobre cubierta. Indicó que tan pronto el Consejo de Gabinete apruebe el aumento, se debe lanzar una campaña, dando a conocer lo que se aprobó y lo positivo de la propuesta.

Sobre este tema, el director ALFARO manifestó que sería muy positivo y conveniente que, frente a los planteamientos de los usuarios que cuestionan las bases del aumento, quede reflejada en el acta de esta reunión la posición de la Junta Directiva en el sentido de reconsiderar algunos de los aspectos planteados por los usuarios, pero manteniendo la decisión del aumento.

El director QUIJANO se mostró de acuerdo con la idea de hacer una publicación adecuada, tanto en medios locales como internacionales, una vez aprobado el aumento, en la que se indique lo que realmente se fue aprobado, tomando en consideración todo lo discutido sobre este tema, ya que internacionalmente se tiene un concepto equivocado sobre la decisión tomada.

El SUBADMINISTRADOR opinó que el aumento en realidad corrige una inequidad en el sistema de arqueo, al tomar en cuenta que el principio de cobro de la Autoridad es sobre la capacidad del buque de llevar carga, pues si obviamente a los contenedores no se les está cobrando, esto va en detrimento de los otros segmentos que sí pagan.

El director ALFARO sostuvo que quizás parte de la confusión es que en el análisis no se menciona lo que actualmente se paga sino que se habla directamente del aumento.

El director DOMÍNGUEZ manifestó que la recomendación del Comité a la Junta Directiva de retrasar la fecha de implementación de los aumentos obedece a la sugerencia presentada por los interesados en cada una de las diferentes intervenciones realizadas puesto que, al entrar en vigencia la nueva tarifa en la industria de contenedores en el mes de mayo, podrán trasladarle los costos a los cargadores.

a) El director Domínguez procedió a reiterar la recomendación del Comité a la Junta Directiva así: Que la tarifa se mantenga en tres etapas de $42 $49 y $54 y que cada una entre en vigencia, respectivamente, en mayo de 2005, 2006 y 2007.

b) Que se realice un ajuste para los buques porta contenedores en lastre, manteniendo el mismo porcentaje que se cobra a otros segmentos. Con relación a este punto el director DOMÍNGUEZ concordó con lo expresado por el Subadministrador y el director Alfaro sobre la necesidad de enfatizar el monto cobrado por la carga transportada sobre cubierta y bajo cubierta, en cifras absolutas, pues esto demuestra la inequidad existente en relación con el principio de cobro por capacidad.

Para evitar confusiones, el pleno estuvo de acuerdo en que se incorpore al acta de la reunión el "Informe presentado por el Comité Encargado de la Conducción del Proceso de Consulta y Audiencia Pública" como constancia de todo lo actuado, por ser un documento completo que contiene tanto las declaraciones y comentarios de los usuarios, como las recomendaciones tanto económicas, jurídicas y técnicas.

"INFORME DEL COMITÉ ENCARGADO DE LA CONDUCCIÓN DEL PROCESO DE CONSULTA Y AUDIENCIA PÚBLICA
PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LOS PEAJES Y DE LAS REGLAS DE ARQUEO DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

Este informe evalúa las declaraciones públicas y los comentarios escritos acerca de la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo de la Autoridad del Canal de Panamá. Se somete este informe a la Junta Directiva para su revisión y decisión final en relación con la propuesta.

I. ANTECEDENTES

Previo a la propuesta formal, la Autoridad del Canal de Panamá inició un proceso informal de discusiones con importantes representantes de la industria marítima que fueron recopiladas en una carta del *5* de agosto de 2004 enviada a los principales clientes y organizaciones de la industria. Ésta respondió dicha carta con sugerencias específicas que en su mayor parte fueron acogidas por la Autoridad del Canal de Panamá, concretamente en cuanto a la posposición de la implementación de enero de 2005 a mayo de 2005, la implementación en etapas (tres etapas), la simplificación de la propuesta mediante el cobro por capacidad de TEU para el buque en su totalidad en el caso de buques portacontenedores, el ajuste de la capacidad de TEU sobre cubierta tomando en cuenta las restricciones de visibilidad de la Autoridad del Canal de Panamá, y el cobro por la cantidad efectiva de contenedores sobre cubierta para buques que no son portacontenedores.

Sobre la base de las recomendaciones de la Administración de la Autoridad del Canal de Panamá, la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, mediante la Resolución No. ACP-JD-RM-04-197 del 23 de noviembre de 2004, aprobó proceder con el trámite reglamentario por la ley para llevar a cabo el proceso de consulta y audiencia pública relacionado con la Propuesta de Modificación de los Peajes y de las Reglas de Arqueo del Canal de Panamá.

El 7 de diciembre de 2004 la Autoridad del Canal de Panamá publicó la propuesta en el Registro del Canal y en el documento denominado "Análisis y Sustentación de la Propuesta de Modificación de los Peajes y de las Reglas de Arqueo del Canal de Panamá".

El Registro del Canal estableció el período comprendido entre el 7 de diciembre de 2004 al 6 de enero de 2005 como el período de consulta. La audiencia pública se estableció para el 7 de enero de 2005. Para asegurar la mayor divulgación y participación posible en el proceso de consulta, la Autoridad del Canal de Panamá hizo pública la propuesta en diversos medios de comunicación y en su sitio de internet. Copias de la propuesta estuvieron disponibles en el Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo.

De conformidad con lo dispuesto en el "Reglamento sobre Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá", se designó un Comité de Miembros de la Junta Directiva de la Autoridad para la conducción del proceso de consulta y audiencia pública y para el análisis y evaluación de los comentarios escritos y las presentaciones orales durante la realización de la misma. El Comité estuvo conformado por los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá: Antonio Domínguez A. (Presidente), Mario J Galindo H. (Vicepresidente), Eloy Alfaro, Guillermo E. Quijano, Jr. y Alfredo Ramírez, Jr. El Administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, fue designado como Secretario del Comité.

Período de Consulta

Durante el período de consulta se recibieron 31 cartas de clientes, organizaciones marítimas, y organizaciones de exportadores, representantes de países (incluyendo ministerios de Relaciones Exteriores y embajadas de Japón, Corea, Ecuador, Perú, y Chile), y ciudadanos panameños, así como asociaciones y empresas locales.

De los interesados, 17 manifestaron su interés de participar en la audiencia pública.

Audiencia Pública

La audiencia pública se llevó a cabo el 7 de enero de 2005 en el Auditorio del Centro de Adiestramiento Ascanio Arosemena. Inició a las 9:00 a.m. y concluyó aproximadamente a las 11:00 a.m.

Comentarios Recibidos durante la Consulta y Audiencia Pública

Quince (15) participantes presentaron argumentos orales durante la audiencia pública:

1. Chris Horrocks, representando a International Chamber of Shipping
2. José Antonio Bellina, Embajador del Perú
3. Arturo Sierra Merino, Gerente General de la Asociación Nacional de Armadores de Chile
4. Lars Kjaer, Vicepresidente del World Shipping Council
5. S. E. Jaime Rocha Manrique, Embajador de Chile en Panamá
6. Joe Walden, por la Compañía Sudamericana de Vapores (presidente de Norton Lilly)
7. Dr. Pablo M. Armuelles, Director del Instituto del Canal de Panamá y Estudios Internacionales de la Universidad de Panamá
8. Capitán de Navíos Iván Arias Rivera por la Armada de Ecuador
9. Enrique de Obarrio, Presidente de la Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresas
10. Dr. José Modesto Apolo Terán en representación de CAMAE y la Asociación Nacional de Armadores Asonar
11. José Raúl Mulino
12. Dr. José Sandoval, Jefe del Gabinete del Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador
13. Mauricio Peña Romero, Director Ejecutivo de FEDEXPOR del Ecuador
14. Carlos Ernesto González de la Lastra, Secretario General de la Autoridad Marítima de Panamá.
15. Embajador Taeo Young Moon, Embajador de Corea en Panamá.

Las inquietudes recibidas por escrito y las presentadas en la audiencia se discuten en términos generales en la parte II de este informe. Las conclusiones y recomendaciones del Comité de Conducción de la Audiencia Pública se encuentran en la parte III.

II. COMENTARIOS ACERCA DE LA PROPUESTA

Como aspecto positivo, se mencionó que la industria reconoce la intención de la Autoridad del Canal de Panamá de utilizar un sistema más relacionado con el mercado, estableciendo cargos de acuerdo al tipo de buque.

Además se reconoció la potestad de la Autoridad del Canal de Panamá de cobrar a los buques portacontenedores sobre la base de su capacidad de carga sobre y bajo cubierta, utilizando el Manual de Aseguramiento de Carga (Cargo Security Manual) y tomando en consideración las limitaciones de visibilidad impuestas por la Autoridad del Canal de Panamá.

En cuanto a los argumentos y opiniones presentadas por los participantes, las mismas han sido clasificadas en tres categorías: económicas, técnicas y jurídicas.

A- Consideraciones Económicas

Magnitud del aumento. Los representantes de las organizaciones internacionales marítimas International Chamber of Shipping (ICS) y World Shipping Council (WSC) rechazaron enfáticamente la magnitud del incremento, objetando la tarifa de $54 por TEU sobre la base de que en discusiones preliminares la Autoridad del Canal de Panamá había indicado una tarifa de $40 por TEU por contenedores sobre cubierta, y la insuficiencia del plazo para la implementación del cargo de $54 por TEU. Con excepción de los participantes locales, se esgrimió el argumento de que la fórmula de $40 por TEU presentada por la Autoridad del Canal a los interesados en conversaciones preliminares era la adecuada. Esto es así, pues tomando en cuenta las dimensiones externas de un contenedor estándar de 20 pies, el resultado es de 1,360 pies cúbicos ó 13.6 CP/SUAB. De acuerdo con el primer nivel de la tarifa escalonada de la estructura vigente de la Autoridad del Canal de Panamá, se calculó que el cargo por TEU sobre cubierta sería de $40.

Representantes de los gobiernos de Ecuador, Chile, Perú y asociaciones gremiales de estos países, se opusieron rotundamente a la magnitud del incremento e hicieron referencia a aumentos históricos en los rubros de peajes y otros servicios marítimos. La objeción principal se basa en que el aumento propuesto ocasionará un daño considerable a la competitividad de su comercio internacional por su alta dependencia de la ruta del Canal. El gobierno de Ecuador indicó que se reserva el derecho de examinar en los foros pertinentes la decisión de la Autoridad del Canal de Panamá (hace dos años el gobierno de Ecuador cuestionó el último aumento de peajes ante la Organización Mundial del Comercio), y que ha recibido el pedido de sectores productivos ecuatorianos de implementar medidas de retaliación al comercio proveniente de la Zona Libre de Colón.

Impacto de la propuesta. Sobre la base de la justificación presentada por la Autoridad del Canal de Panamá para el aumento a $40, se dijo que el incremento de $42, $49 y $ 54 por TEU equivaldría a un aumento en peajes de $3.09, $3.60 y $3.97 por tonelada CP/SUAB. Es decir, que el aumento de $42 representa un incremento de real de 31.25% sobre la tarifa actual; $49, un 16.67% en relación con los $42 y 53% sobre la tarifa actual; y el aumento a $54 por TEU, es un aumento del 10.2% sobre el cargo de $49 y un 68.75% sobre la tarifa actual.

Se indicó que un alza como la propuesta tendría un fuerte impacto en el costo del transporte, afectando en mayor grado a países como Chile, por cuanto su comercio exterior transita en un porcentaje cercano a un 35% por esta vía, lo que lo ubica como el cuarto cliente del Canal. Se agregó también que el 85% de las exportaciones chilenas por vía marítima a los Estados Unidos se hacen a la Costa Este, utilizando el Canal de Panamá.

También se indicó que la tarifa que se propone significará, una vez que se encuentre plenamente implementada, un incremento superior de 80% en promedio del costo del peaje que pagan actualmente los buques portacontenedores.

Se dijo que el 55% ó 65% del comercio internacional de Ecuador a Europa y la Costa Este de Estados Unidos se hace obligatoriamente por el Canal de Panamá y el 45% de las importaciones ecuatorianas pasan por el Canal. Asimismo, un 60% del medio millón de contenedores que anualmente salen de Ecuador atraviesan el Canal de Panamá.

El aumento anunciado para mayo del 2005 a $42 por TEU significaría para Ecuador un incremento de $1,195,030.80 por los ocho meses de vigencia del recargo en este año. La subida a $49 por TEU desde el 1 de enero de 2006 significaría un incremento adicional de 1,804,442.50. Finalmente al incrementarse $54 por TEU desde el 1 de enero de 2007, se tendría un impacto adicional de 1,288,875.00.
Se dijo que, en resumen, durante los próximos dos años y medio el Ecuador experimentará un aumento en sus costos únicamente por este concepto de $4,138,969.00, lo que constituye el 0.069% del monto total de las exportaciones de Ecuador solamente en transporte efectuado en buques portacontenedores.

También se indicó que la suma total por año que deberían sufragar las exportaciones e importaciones ecuatorianas transportadas en buques portacontenedores, solamente por concepto de peaje en el Canal de Panamá (sin considerar el costo de los servicios conexos) es de $10,826,550.00 con una tarifa de $42 por TEU; $12,630,975.00 con una tarifa de $49 por TEU; y $13,919,850.00 con una tarifa de $54; es decir que solamente por la aplicación del recargo del Canal de Panamá, el comercio exterior ecuatoriano deberá destinar el 1.7% de las exportaciones totales al pago del aumento del peaje[1].

Plazo muy corto de implementación. Varios expositores sugirieron la extensión del plazo de implementación de la propuesta. El período de implementación propuesta es como sigue: $42 por TEU el 1 de mayo de 2005; $49 por TEU el 1 de enero de 2006; $54 por TEU el 1 de enero de 2007. Se señaló que el plazo para la entrada en vigencia plena de este cargo debía extenderse al menos cuatro años, y permanecer constante al menos hasta el año 2010, reiterándose la fórmula de incremento de 40 - 20 - 20 - 20.

Propuesta discriminatoria. Se comentó que, al afectar solamente a buques portacontenedores, dichos buques podrían pagar $3.97 por CP/SUAB (resultado de $54/TEU divido por su equivalente 13.6 CP/SUAB), cantidad que es 34% más alta que los cargos para el resto de la industria ($2.96 CP/SUAB por TEU). El impacto es aun mayor si se considera que no se establece diferencia para buques en lastre. Por consiguiente, los buques portacontenedores podrían terminar pagando cargos más altos en un 69% al transitar en lastre.

Establecer y comunicar la política de peajes de la institución. Se solicitó a la Autoridad del Canal que se estableciera una política de tarifas a largo plazo, evitando la incertidumbre que genera, para el comercio internacional y para el sector naviero, el sistema actual de reajustes sucesivos con porcentajes elevados.

Impacto en actividades relacionadas. Se hizo alusión al efecto negativo que el incremento propuesto pueda tener en la actividad de astilleros en la República de Panamá, al considerar el costo de los peajes por el tránsito dentro del costo total del servicio.

Futuro incierto de los cargos para otros segmentos. Los representes del WSC mencionaron su preocupación por lo que podría suceder con los otros segmentos no mencionados o identificados por este anuncio de incremento de peajes. Específicamente, indicaron que les preocupa que se pretenda implementar incrementos en línea con los aumentos por los cargos por TEUs de $42, $49 y $5, que equivaldría a un aumento en peajes de $3.09, $3.60 y $3.97 por tonelada CP/SUAB.

<u>B- Consideraciones Técnicas</u>

Las exportaciones registradas de enero a noviembre de 2004 representan un incremento del 71% con respecto a las cifras de exportación de enero a noviembre de 2003 ($2,118 millones FOB). Este aumento se dio debido a que las exportaciones de crudo aumentaron en el periodo en mención un 44% y a las alzas en los precios internacionales del crudo. Esto benefició al país con un superávit, ya que los resultados de las exportaciones superaron con creces las cifras presupuestadas.

---

[1]Nota. Las exportaciones de petróleo de Ecuador para el periodo de enero a noviembre de 2004 totalizaron $3,625 millones de dólares (FOB). El año pasado, el total de exportaciones de petróleo (enero - diciembre) fue de $2,372.3 millones de dólares FOB.

Estas son cifras oficiales del Banco Central de Ecuador.

Falta de sustentación para la tarifa de $54 por TEU. Varios de los participantes indicaron el hecho de que a diferencia de la tarifa de $40 por TEU citada durante consultas informales, la tarifa de $54 carece de sustentación lógica.

Tarifa diferenciada para el transporte de contenedores vacíos que no generen flete. Se presentó el argumento de que la propuesta ignora completamente los desequilibrios en las rutas de los buques portacontenedores en los cuales los contenedores vacíos constituyen una realidad del negocio en una de las direcciones y que, por lo tanto, no es equitativo tomar en cuenta esta capacidad que no genera ingresos para el cobro de peaje. Se solicitó el establecimiento de una fórmula o procedimiento que tome en consideración el transporte de contenedores vacíos que no generen flete y, en cuanto a los buques portacontenedores y por efecto de las limitaciones de visibilidad impuestas por la Autoridad del Canal de Panamá, se pidió que la capacidad fuese reducida por un porcentaje fijo estándar, antes del cálculo de los cargos.

Cobro diferenciado para buques portacontenedores en lastre. Se indicó que la modificación propuesta debía considerar una tarifa diferenciada para los buques portacontenedores que transitan en lastre o con los contenedores vacíos. En esta situación se debiera aplicar un cobro de $32.00 por TEU, siguiendo el criterio de la capacidad del buque, reducida por las restricciones de visibilidad de la Autoridad del Canal de Panamá.

Utilización de las medidas externas de un contenedor de 20'. Se objetó la utilización de las dimensiones externas de un contenedor de 20' como la base de los cálculos de la Autoridad del Canal de Panamá, indicando que las mismas sobreestiman la capacidad de carga real de un contenedor.

Eliminación del concepto de TEUs equivalentes, utilizando la medida estándar de 20' y 40' para los contenedores. Consideran prudente eliminar el concepto de TEUs equivalentes, o sea que solo se utilice la medida estándar de un contenedor de 20' y de 40'.

<u>C- Consideraciones Jurídicas</u>

Justificación de la propuesta. Se aludió la violación de los artículos 2 del Acuerdo 3 y 5 del Acuerdo 4, por cuanto que la supuesta propuesta original fue dada en función de una estandarización del cobro de los peajes a base del TEU y de acuerdo con los cálculos que la misma propuesta establece, llegamos a 1,360 pies^3, que multiplicados por la primera escala de $2.96 arroja una cantidad de aproximadamente $39.40 y se redondeó en $40. Por lo tanto, si éste es el fundamento, no se justifica que después se trate de incrementar de $42 a $49 y a $54.

Variación de la propuesta. Se señaló que el artículo 11 del mismo acuerdo 3 establece que cuando se varía la propuesta original, se debe dar por concluido el proceso e iniciar uno nuevo. Por lo tanto, la Cámara Marítima del Ecuador propuso que se diese por concluido el proceso y se iniciara uno nuevo, en el cual se fundamente adecuadamente el incremento que se pretende dar, de otra manera no podrían más que proponer $40, sin escalonamiento.

También se señaló que el artículo 5 del Acuerdo 4 y el artículo 75 de la Ley 119 señalan implícitamente que el peaje debe establecer una estructura de costeo, la cual debe instituirse con el incremento.

Además, se argumentó que la Autoridad del Canal de Panamá no está utilizando un criterio de costos para fijar los peajes y que como la Constitución Política establece que el Canal es patrimonio inalienable de la Nación, el ingrediente costo pasa a segundo plano y se introduce un elemento político, en el sentido de aumentar los peajes para incrementar los ingresos que corresponden al Estado. Por tanto, expresaron que la autonomía de la entidad es relativa y el aumento proyectado constituía una posición del Estado panameño y como tal, se estaría quebrantando el artículo 5, numerales 3 y 4 del GATT 1994, Transporte en Tránsito, al considerar que las medidas adoptadas, ni son razonables ni son equitativas si consideramos los argumentos ya establecidos.

Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá. Se comentó que el aumento propuesto constituía una violación al artículo 3, numeral 1, literal c del Tratado de Neutralidad, cuyo tenor indica que "Los peajes y otros derechos de servicio de tránsito y conexos serán justos, razonables, equitativos y consistentes con los principios del derecho internacional."

D- Opiniones del Comité

El Comité luego de evaluar los comentarios recibidos por escrito y aquellos que fueron sustentados en la audiencia, llega a la conclusión siguiente:

1) El argumento presentado de que una vez iniciado el proceso no se puede cambiar las cifras no es pertinente, ya que la propuesta formal publicada nunca fue variada. Los acercamientos que llevó a cabo la Administración eran exploratorios y no inciden en el proceso formal de consulta y audiencia pública.

2) Una buena parte de las presentaciones y comentarios recibidos parecen indicar que hubo una interpretación equivocada con respecto al cambio entre la propuesta inicial de $40.00 por TEU para la capacidad de carga de contenedores sobre cubierta a la propuesta final de $54.00 por TEU para la capacidad total de cargar contenedores del buque. Lo cierto es que la Autoridad del Canal de Panamá nunca propuso el concepto de $40 por TEU para todo el buque. Eso solo se hizo para la carga sobre cubierta, ya que siempre se propuso cobrar sobre la base del volumen o CP/SUAB por la carga bajo cubierta más los TEUs sobre cubierta. El cargo de $40.00 por TEU para la capacidad de carga de contenedores sobre cubierta más el cargo por el tonelaje CP/SUAB por la carga bajo cubierta es equivalente al cargo de $54.00 por TEU para la capacidad total de cargar contenedores del buque. El cambio de la propuesta inicial de aplicar una tarifa que combinaba el tonelaje CP/SUAB más el cargo por contenedores sobre cubierta a la propuesta final con una tarifa única para la capacidad en TEUs de todo el buque, lo realizó la Autoridad del Canal en respuesta a las sugerencias de la industria con el propósito de simplificar la tarifa, hacerla más transparente y cónsona con la forma en que la industria marítima explota comercialmente el buque que transporta contenedores. La Autoridad del Canal de Panamá realizó esfuerzos para explicar el fundamento del concepto de la tarifa de $54 por TEU por todo el buque, al punto de que el 7 de diciembre de 2004 se llevó a cabo una conferencia de prensa para este propósito e inmediatamente se le informó a la Cámara Marítima de Panamá.

3) Con respecto a la solicitud de que se contemple la diferencia entre los buques cargados y vacíos, el comité considera que esta diferenciación para los buques totalmente en lastre es viable.

5) La Autoridad del Canal de Panamá realizó los análisis para asegurarse de que el impacto del incremento fuese razonable. En cambio, ni Perú, ni Chile sustentaron efectos económicos sustantivos. En el caso del Ecuador, la presentación que se hizo indica que el efecto es mínimo.

6) Particularmente en el caso del Ecuador, las cifras concernientes a su comercio a través del Canal en los años fiscales 2003 y 2004 indican que el aumento propuesto es razonable y no afectará significativamente su competitividad en el comercio internacional. El Anexo 1 de este informe contiene detalles de estas cifras.

7) Constitucional y legalmente, no se exige a la Autoridad del Canal que presente una justificación al incremento sobre la base de un aumento de sus costos por tránsito. La ley no limita o restringe el establecimiento de las tasas o tarifas de los peajes que cobra el Canal para transitar los buques que soliciten este servicio sobre la base de los costos para cubrir el funcionamiento y modernización, que incluye también la ampliación del Canal y los pagos al tesoro nacional y, además, la ley establece que para la fijación de las tarifas de los peajes se tendrá en cuenta las condiciones de servicio seguro, continuo, eficiente, competitivo y rentable.

8) El Comité observa que no existen elementos en la propuesta que impliquen violación al Tratado de Neutralidad.

E- Recomendaciones

1) El Comité sugiere enviar un mensaje que indique que la audiencia y el proceso de recibo de comentarios se llevaron a cabo con toda seriedad y que las exposiciones de los participantes fueron sopesadas y tomadas en cuenta.

2) A tales efectos, el Comité recomienda:

a) Considerar nuevamente la fecha de entrada en vigencia de las fases 2 y 3.

b) Establecer una tarifa para buques portacontenedores en lastre.

3) Es recomendación del Comité recalcar que esta propuesta se refiere en específico al segmento de portacontenedores y buques que llevan contenedores sobre cubierta y que cualquier modificación en otros segmentos será consultada con suficiente anticipación.

Antonio Domínguez A.
Presidente del Comité

Alberto Alemán Zubieta
Secretario del Comité"

La Junta Directiva aprobó las recomendaciones del Comité y acordó modificar los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal.

<u>Ítem No. 4</u>: Informe de la reunión de los Comités de Asuntos Jurídicos y para los permisos de Compatibilidad de 25 de noviembre de 2004

El Secretario manifestó que este punto contenía la aprobación de dos reglamentos, el plan de uso y la modificación del Acuerdo 35 que rige las Actividades Comerciales, Industriales o de Prestación de Servicios, es decir:

a) Reglamento de Uso de los Bienes Patrimoniales de la Autoridad del Canal de Panamá y de los Bienes Administrados por la Autoridad del Canal de Panamá.
b) El Reglamento de Uso de Aguas bajo Administración Privativa de la Autoridad del Canal de Panamá y de Extracción y Uso de Aguas de la Cuenca Hidrográfica del Canal.
c) El Plan de Usos de Suelo de la Autoridad de Canal de Panamá.
d) Propuesta de modificación al Reglamento sobre Actividades Comerciales, Industriales o de Prestación de Servicios

El director ALFARO señaló que la elaboración de los reglamentos que se presentan a consideración de la Junta Directiva obedece a la inquietud de que se regule la materia con reglas claras y transparentes de manera que se aproveche la utilización de las áreas de propiedad y bajo custodia de la Autoridad del Canal por terceros, de forma ordenada.

Indicó que los documentos que se presentaban eran el producto de muchas reuniones realizadas por el Comité de Asuntos Jurídicos conjuntamente con el de Compatibilidad y con la administración. Señaló que los dos acuerdos que se presentan a consideración, forman parte de

un conjunto que es el Plan de Uso de Suelos de la Autoridad del Canal, cuyo objetivo general es el de normar el uso por terceros de las áreas de propiedad del Canal de Panamá y las áreas de patrimonio inalienable de la nación bajo administración privativa de la Autoridad del Canal de Panamá.

Manifestó que como objetivos específicos se establecen, en adición a las actividades que realiza el Canal de Panamá, las que la Autoridad del Canal permitirá realizar a terceros en estas áreas con el propósito de maximizar el aprovechamiento de las mismas e integrarlas al potencial turístico, comercial, educativo, científico y cultural del país, garantizando siempre el funcionamiento continuo y eficiente del Canal y preservando sus recursos hídricos y naturales.

El documento determina también el tipo, la densidad e intensidad de las actividades que pueden ser desarrolladas por terceros en áreas propiedad de la Autoridad del Canal o bajo su administración privativa, identificando por medio de mapas las áreas y los tipos de actividades que se pueden realizar.

Resaltó el hecho de que todos los miembros de la directiva estaban ilustrados y en conocimiento del contenido del documento, toda vez que en varias ocasiones las reuniones del Comité, por su asistencia, tenían el quórum de reuniones de Directiva, por lo que no sentía que debía haber mayor discusión en la aprobación del mismo.

No obstante lo anterior, el director QUIJANO presentó su inquietud, misma que había sido expuesta en las reuniones de Comité, sobre el hecho de normar el uso de las actividades desarrolladas por terceros, lo que puede significar que para las actividades realizadas por la Autoridad del Canal de Panamá se podría obviar la aplicación de las normas presentadas para aprobación, manifestando que la que la norma debía ser igual para todos. La preocupación del director Quijano volvió a originar un debate conceptual sobre el tema por lo que el director AHUMADA propuso que dada la discusión, el proyecto se devolviera para la revisión de ambos Comités. Adicionalmente el ADMINISTRADOR señaló que había encontrado ciertos ajustes que había que hacerle al Plan de Uso con relación a las actividades realizadas por terceros.

El pleno aprobó devolver el proyecto en discusión a Comité.

d) **Modificación al Reglamento sobre Actividades Comerciales, Industriales o de Prestación de Servicios**

La Junta Directiva aprobó la adición de un parágrafo transitorio al artículo 5 del Reglamento que lee así:

> "Parágrafo transitorio: El Administrador podrá otorgar concesiones directas para la extracción de troncos adheridos al lecho del Lago Gatún a las empresas que hubieran recibido concesión para ello de la Autoridad Nacional del Ambiente antes del año 2000 y hayan suspendido las extracciones como consecuencia de solicitud de la Autoridad. Estas concesiones se harán a la tarifa establecida por la Autoridad, sujetas al cumplimiento de los términos y condiciones que ésta indique, y sólo por el término que restaba de la vigencia de la concesión al momento en que suspendieron las extracciones por solicitud de la Autoridad."

<u>Ítem No. 5:</u> Informe de la reunión del Comité para los Permisos de Compatibilidad del 19 de enero del 2005.

El director RODRÍGUEZ informó que el Comité había otorgado permiso de compatibilidad con la operación del Canal a una solicitud presentada por la Alcaldía del Distrito de Panamá para la construcción de paradas de buses en el Corregimiento de Ancón.

Se mencionó que la documentación hacía referencia a la oferta, por parte del concesionario, la empresa EUPAN, de la instalación de casetas adicionales en el sector Pacífico, por lo que se hizo la aclaración de que con la aprobación del permiso para compatibilidad solicitado, no se autorizaba la contratación para la construcción de casetas adicionales.

El director RODRÍGUEZ señaló que en dicha reunión se había solicitado a la administración un informe sobre varios temas entre ellos la ocupación de las islas en el lago Gatún y las recomendaciones que tenga la administración sobre este tema. De igual forma se pidió un informe referente a la solicitud de Panama Ports Company (PPC) con relación al edificio donde se encuentra la planta de aire acondicionado de la Autoridad del Canal y sobre el estatus de las áreas recreativas y otras áreas de la Autoridad ocupadas por terceros, incluyendo los hangares. Se solicitó que dicho informe especifique cuáles actividades realizadas en las áreas ocupadas se encuentran dentro de los lineamientos del plan de uso de suelos y cuáles no, así como la recomendación que propone la administración.

<u>Ítem No.6:</u> Informe de la reunión trimestral del Comité de Finanzas del 26 de enero del 2005.

El director Domínguez informó que el Comité Trimestral revisó la situación financiera y operativa del Canal al 31 de diciembre del 2004.

Manifestó que al revisar los ingresos versus el presupuesto se notó un pequeño desfase en el mes de diciembre debido a que hay dos o tres servicios de porta contenedores que no se han implementado aún por la ausencia de barcos disponibles, lo que tiene una implicación de aproximadamente $3.0 millones mensuales menos que lo presupuestado. Añadió sin embargo, que los ingresos se han complementado en áreas donde ha habido incremento como en el segmento de los graneleros y el de tanqueros.

Sobre los resultados de ingresos por peajes señaló que estamos $1.7 millones por encima del presupuesto y $9.2 millones si lo comparamos con el año pasado. En el total de ingresos por tránsito también estamos $3.7 millones arriba contra presupuesto, por el lado de las reservaciones que han aumentado e incluso se están rechazando más reservaciones que el año pasado.

En el total de ingresos por las operaciones del Canal, comentó que estamos por arriba en $10.8 millones. A este aumento contribuyó la producción de energía eléctrica que fue $3.7 millones más de lo que se tenía en el presupuesto y $600 mil adicionales en concepto de intereses ya que, según indicó, los cálculos realizados habían sido bastante conservadores.

Agregó que otro rubro importante es el tema de gastos en el que se está por debajo de lo presupuestado en $2.6 millones, considerando que se tiene un millón adicional según lo presupuestado en concepto de combustible, por efecto de la generación eléctrica. Sobre este tema comunicó que se está incorporando un nuevo cuadro al informe que mostrará la rentabilidad del proceso de generación eléctrica. Otra cifra de gastos que aumentó fue la del sobre tiempo, debido a ciertas actividades entre las que mencionó los trabajos de profundización de las entradas del Canal donde hubo que asignar personal adicional, lo que no estaba presupuestado.

La utilidad antes de depreciación está por el orden de los $13.4 millones por encima de presupuesto, lo que calificó como una buena cifra, mientras que las utilidades netas disponibles para distribución se encuentran en $13.6 millones por encima del presupuesto.

Finalmente manifestó que el Comité recomienda proseguir con el plan trimestral de reserva para capital de trabajo de $10.0 millones, indicando que actualmente se cuenta con $61.7 millones en este rubro. Señaló que la administración está de acuerdo con continuar con este plan, más ahora cuando se va a tener un beneficio adicional por el recién aprobado cargo para los porta contenedores.

La Junta Directiva aprobó la reserva de $10.0 millones correspondiente al trimestre.

El PRESIDENTE se disculpó por tener que retirarse de la reunión, señalando el director DOMÍNGUEZ que quedaba pendiente de consideración la variación en la ejecución del programa de inversiones del año fiscal 2005 para el proyecto de Adquisición y ensamblaje de barcaza de perforación y voladura (NIP-3634), por la suma de B/.1,964,000.00.

El PRESIDENTE solicitó programar una reunión extraordinaria para tratar solamente este tema y se escogió el jueves 3 de febrero como fecha para celebrarla.

Una vez retirado el Presidente, el pleno escogió al director Ahumada para que continuara presidiendo la reunión.

Seguidamente la administración presentó una resolución motivada para la compra de combustible Búnker C, en condiciones de urgencia evidente y con posterioridad al perfeccionamiento del contrato.

El ADMINISTRADOR explicó que se habían realizado dos licitaciones para esta compra y que ambas se habían declarado desiertas por onerosas. Se procedió entonces a negociar con el contratista y se acordó un precio razonable por lo que se procedió a suscribir el contrato.

El director RAMÍREZ preguntó por qué en el proceso en que no hubo licitación se consiguió un mejor precio mientras que las licitaciones fueron declaradas desiertas por onerosas. El ingeniero BARRIOS respondió que en la primera se recibieron dos propuestas, cuyos costos de manejo por barril estaban muy por encima de lo estimado, quizás porque había términos de entrega bajo condiciones especiales. En la segunda licitación sólo hubo un oferente que ofertó más alto de los presupuestado quizás por aprovecharse de que era el único que había participado. Por lo anterior y ante la necesidad de contar con el combustible solicitado se eliminaron algunas de las

condiciones exigidas originalmente y se pudo acceder a las compañías que mercadean el producto y que en su momento no participaban de las licitaciones por no poder satisfacer algunas de las condiciones.

El director QUIRÓS indicó la importancia de considerar cuidadosamente las necesidades de la Autoridad para planificar las contrataciones adecuadamente y utilizar el procedimiento de selección de contratista para el suministro de combustible en el futuro, la administración respondió que, en efecto, las compras siguientes se realizarían siguiendo este procedimiento.

El director DOMÍNGUEZ aclaró que lo que se está discutiendo es el servicio de entrega por barril de combustible a puntos específicos, haciendo referencia al hecho de que no es lo mismo entregar combustible para dos meses que para un período más extenso y que en algunos casos las entregas tienen que hacerse de noche. Para solucionar esta situación se está trabajando la posibilidad de contar con el almacenamiento adecuado que permita a la Autoridad adquirir en mayor volumen, lo que resultaría más ventajoso desde el punto de vista de costos y estimularía a una mayor participación de contratistas en las licitaciones. Informó que para eso el Departamento de Servicios Industriales va a presentar al Comité de Finanzas un proyecto para modificar las instalaciones que hay en Miraflores con un sistema de recepción más adecuado para poder almacenar mayor cantidad de combustible y permitir mayor competencia en el suministro.

La Junta Directiva aprobó la Resolución presentada por la Administración.

La reunión clausuró a las 10:30 a.m. iniciándose, a solicitud del Administrador, una sesión especial.